

Hirsch Saab 9-5 Sedan 2011

NEVS-brevet onsdag 27 mars

1. Provkörning av Toyota Corolla 1,8 Hybrid

Mikael Stjerna 23 mars 2019

Auris byter namn till Corolla. Med vild design och sportmotor försöker man tvätta bort tråkstämpeln kring namnet.



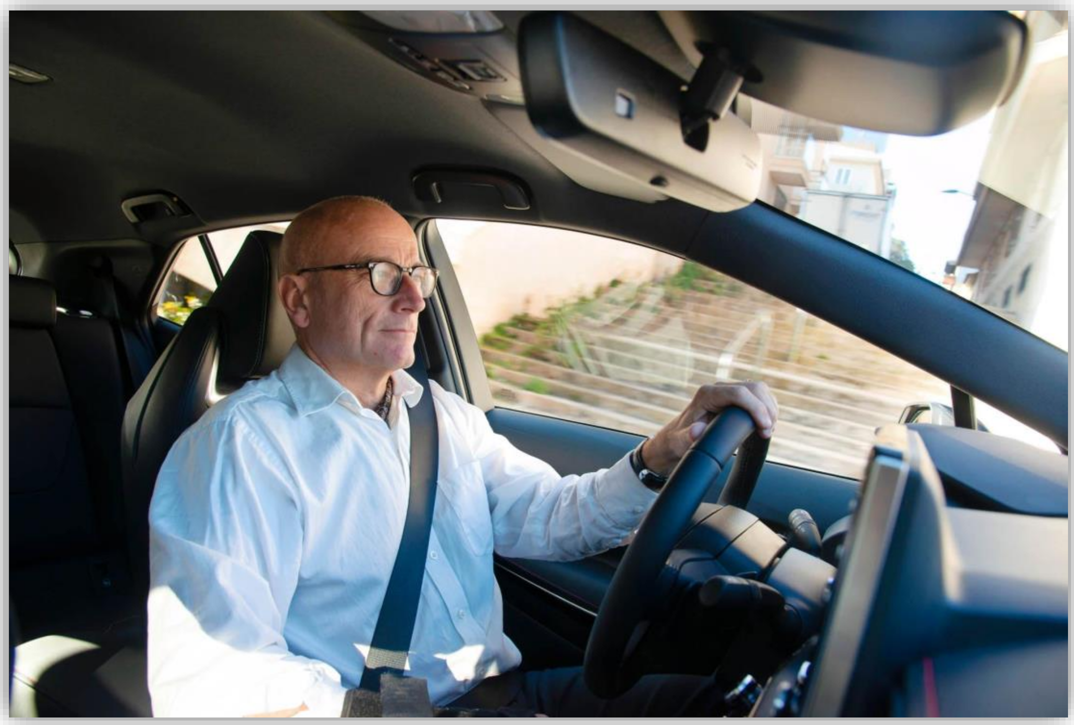
FILM: ***https://delivery.youplay.se/r/E97DB***

För tolv år sedan tog Toyota bort Corolla från de flesta europeiska marknaderna. I stället kom Auris, en modell utvecklad speciellt för Europa. Tydligen var det ingen bra idé, för när dagens Auris ska ersättas får modellnamnet Auris stryka på foten. Corolla tas till heders igen. Förmodligen inte utan en viss vånda.

På plussidan: Det är världens vanligaste bilmodellnamn. 46 miljoner Corolla har hittills tillverkats. De flesta har hjälpt till att sprida Corolla-evangeliet om pålitlighet och byggkvalitet. Baksidan: Det är världens tråkigaste bilar. Men det ska 2019 års nya Corolla ändra på, menar Toyota-ingenjörerna jag träffar på provkörningen på Mallorca. Nya Corolla är körglad, dynamisk, sportig. Enligt pressinformationen i alla fall.

På programmet finns tre motorer. Instegsmodellen har en 1,2-liters fyra på 114 hästkrafter. Men försäljningsvolymerna kommer att ligga på de två hybridversionerna. Basmodellen som har samma drivlina som hybridkändisen Toyota Prius, en 1,8-liters fyra som tillsammans med en elmotor ger 122 hästkrafter. Men det är toppversionen som ska komma att stöpa om Corolla-ryktet. Den större tvåliters bensinmotorn ger med elassistans 180 hästkrafter.

PR-folket pratar på om ökad vridstyvhet, lägre vikt och floder av körglädje. Men i verkligheten drunknar alla reklamlöften i hybridmotorns ylande redan i första omkörningen. Det är som vanligt med andra ord. Den steglösa automatlådan eliminerar alla kontaktförsök från maskinrummet. Jag trycker gaspedalen i botten, motorn brölar besinningslöst, men det händer liksom ingenting. Efter något ögonblick trillar förstås poletten ner, och bilen skottar iväg. För sent. Motorjournalisten i mig har redan hunnit formulera en passande rubrik.



Utväxlingen är bokstavligt talat steglös,
och övergångarna mellan el- och bensinmotordrift är omöjliga att känna.

Men vet du vad? Jag tycker inte det har någon större betydelse. Jag tror att de flesta Corolla-kunder kan leva med att drivlinan är så såsig att den skulle kunna serveras på Café Opera. Huvudsaken är att den är bekväm och pålitlig. Och det är den. Utväxlingen är bokstavligt talat steglös, och övergångarna mellan el- och bensinmotordrift är omöjliga att känna. Har Corolla-föraren hörapparaten påslagen kan han höra ingreppet – om han lyssnar mycket noga. Och medan Volkswagen kämpade med raserade DSG-automatlådor i flera år har Toyota-transmissionen ett grundmurat gott rykte. Många taxichaufförer vittnar om att de kör över 30 000 mil med sina hybrid-Toyotor utan att byta annat än radiokanal.

Hjulbasen har vuxit fyra centimeter i halvkombiversionen och sex centimeter i kombimodellen jämfört med utgående Auris-modellen. Hjulbasen är alltså hela 2,7 meter i kombin och det borde ge riktigt bra kupéutrymmen. Men man har slarvat med paketeringen, det är långt till volymerna som bjuds i till exempel Skoda Octavia. Kombiversionen är 4,65 meter lång och räcker förstås till för de flesta familjers behov. Baksätet är delat men saknar genomlastningslucka.

Instrumenten är heldigitala. Det är inget under av tydlighet, men med lite tillvänjning hittar man rätt i informationsvågen. Bildskärmen är stor och tryckkänslig. Bäst av allt, den automatiska klimatanläggningen styrs via direktknappar och temperaturvred och man slipper knappa in sig i skärmmenyer. Baksätet är plant och gjort för att fyllas med tre personer. Ytterplatserna är inte särskilt skålade och golvet är platt, utan kardantunnel.

Den spanska asfalten är len som silke, den verkar ha polerats med slippapper 300. Något vägljud sipprar inte in i bilen. Toyota framhåller också att den har bättre ljudisolering än tidigare. Men osvuret är bäst, vi får lyssna in den på grov, svensk asfalt, det brukar låta helt annorlunda.

Utrustningen är blandad. Instegsversionen Corolla Life är en riktig hemtjänstmodell. Den har 15 tums plåtfälgar, men också all säkerhetsutrustning som brukar finnas i kommunernas kravlista. Den har autobroms som känner igen både cyklister och fotgängare, skyltigenkänning, filhållningsassistans och automatiskt helljus. Allt är standard för 219 900 kronor, med 1,8-liters hybridmotor.



Det är många rynkor och veck i karossen.
Toyota har gett Corolla ”attityd” – och dålig bakåtsikt!

Men det är i princip bara offentliga upphandlare som slår till på Life. Den stora merparten av kunderna väljer Active eller Style. Active kostar 239 900 kronor och bjuder på aluminiumfälgar, backkamera, rattvärme och den stora bildskärmen du ser på bild på sidan 15. Style har ännu mer utrustning för 257 900 kronor. Den som går in på den utrustningsnivån kan dessutom lägga till 20 000 kronor och få den stora tvålitersmotorn på 180 hästkrafter.

Frågar du mig väljer jag helst den mindre 1,8-litersmotorn. Att känna skillnaden som tvålitersmotorn bjuder på är trots allt ingen större njutning. Och kanske är det min ålder som skiner igenom, men vad är det för fel på hemtjänst-Corollan? Den har ju allt man behöver!

Tre frågor



Vincent Dawaersegger
Produktspecialist, Toyota Europe.

Namnet Corolla har en baksida, modellen var ju känd som ovanligt tråkig och vardaglig. Hur har det påverkat beslutet?

– Förr hade vi flera plattformar och då kändes det motiverat med olika namn på europeiska Auris och övriga Corolla. Men nu har vi bara en global plattform, och då känns det fel att använda olika namn på bilarna. De är ju likadana. Vi är medvetna om att Corolla har en stark image, men vi menar att den inte är negativ. Det handlar om pålitlighet och ekonomi. Nu ska vi addera sportighet till bilens image.

Toyotas chef Akio Toyoda lovade för två år sedan att Toyota aldrig mer skulle släppa ut en tråkig bil på marknaden. Vad är det som gör Corolla rolig?

– För mig handlar det om bilens form. Den är bredare, längre och lägre, den har helt nya proportioner som är sportiga. Dels handlar det om köregenskaper. Corolla har fått ett styvare chassi och en ny motor i toppversionen. Med 180 hästkrafter har den helt nya prestanda. Den är kanske inte den mest sportiga bilen, men den är inte tråkig.

Hur länge ska vi vänta på laddhybridversionen?

– Vi menar att vi inte behöver en laddhybrid i programmet i dag. Med våra hybridmodeller kör man på elektricitet halva körtiden i stadstrafik. Efterfrågan på laddhybrider är något som styrs av politiker, inte av kundefterfrågan. När marknaden är mogen kommer vi att erbjuda laddhybrider, men när det blir kan jag inte säga i dag. Vi kan tekniken, det har vi visat med Prius Plug-In.

Det här är nytt!

Större

Corolla är fyra centimeter längre än tidigare, och allt sitter mellan axlarna.

Snyggare

Toyota gör allt för att tvätta bort Corollans rykte som tråk-bil.

Starkare

En ny toppversion har en tvåliters hybriddrivlina på 180 hästkrafter.



Instrumenten är digitala och en smula röriga. Men bra att knapparna har fått vara kvar!



Under lastgolvet finns ett stort stuvutrymme, men annars imponerar inte lastkapaciteten.

Toyota Corolla 1,8 Hybrid Active

Pris 239 900 kronor. Övriga: Life 219 900 kronor, Style 257 900 kronor, Executive 289 900 kronor. Säljs nu, första kundleverans mars 2019.
Samtliga priser och utrustningsnivåer, inklusive kombi, kan du ta del av här.

Motor Bensin/El. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13,1:1. Borrning/slag 80,5/88,3 mm, cylindervolym 1 798 cm3. Max effekt 98 hk (72 kW) vid 5 200 r/min, max vridmoment 142 Nm vid 3 600 r/min. Elmotor 72 hk (53 kW), total effekt 122 hk (90 kW). Batterityp litium-jon.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. Steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul Lättmetallfälg. Däck 205/55 R16.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 264, längd 437, bredd 179, höjd 143, spårvidd f/b 153/154. Markfrigång 13,5. Tjänstevikt 1 285-1 400, maxlast ca 450, max släpvagnsvikt 750. Tank 43 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 361-1 024 (kombi 1 606) liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 10,9 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,32 l/mil, landsväg 0,36 l/mil, blandad körning 0,33 l/mil. CO2 76 g/km.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år. Hybridgaranti 5 år/10 000 mil.

Skatt 360 kronor per år.

Det här är nytt!

Större Corolla är fyra centimeter längre än tidigare, och allt sitter mellan axlarna.
Snyggare Toyota gör allt för att tvätta bort Corollans rykte som tråk-bil.
Starkare En ny toppversion har en tvåliters hybriddrivlina på 180 hästkrafter.

Rivaler



Kia Niro Hybrid/Plug-In Hybrid
Bäst laddhybriden just nu är Kia Niro Plug-In Hybrid som låter dig köra fem mil i verkligheten på el, sedan tar bensinmotorn över. Med rätt körprofil är den ett lönsamt alternativ.
Kia Niro finns också som icke laddbar hybrid för 84 000 kronor mindre och är med det en mer naturlig konkurrent till Corolla Hybrid
Pris: 220 900 kronor (hybrid) 304 900 kronor (laddhybrid).



Volkswagen Golf 1,5 TSI DSG Automat
Den naturliga konkurrenten till Corolla, som plötsligt inte framstår som dyr längre. Med 130 hk och automatlåda kostar Golf 260 400 kronor!
Pris: 260 400 kronor.

GALLERI
Toyota Corolla Hybrid 2019
93 bilder

LÄS OCKSÅ: **Provkörning av Toyota Corolla Touring Sports 2,0 Hybrid**

2. Suv från Fisker 2021

Publicerad 2019-03-25 13:30

Text Maria Dahlin

Löftet för elbilen: prislapp under 40.000 dollar. Direkt konkurrent till Model Y.



Nyligen offentliggjorde Tesla sin Model Y – en suv som i sitt billigaste utförande kommer att kosta 39.000 dollar vid lansering 2021. Troligtvis är det därför ingen slump att USA-baserade elbilstillverkaren Fisker säger att deras eldrivna suv kommer att kosta under 40.000 dollar (drygt 370.000 kronor) när den börjar säljas någon gång under andra halvan av 2021.

Redan i slutet av 2019 kan vi förvänta oss en körbar prototyp från företaget som leds av danska bildesignern Henrik Fisker. Suven blir först ut av tre lägre prissatta modeller. Två elmotorer gör den fyrhjulsdriven och batteriet på 80 kilowattimmar ska ge en räckvidd på drygt 48 mil.

”Andra biltillverkare har visat vackra högpresterande elbilar med höga prislappar, men det riktiga racet handlar om med som kan leverera en volymmodell som är överkomlig i pris, men ändå åtråvärd. Fisker-teamet är överlyckliga att spela huvudroll i den revolutionen”, skriver biltillverkaren i ett pressmeddelande.

Fiskers suv i förgrunden och i bakgrunden ser vi lyxsedanen Emotion – först ut med solid-state batteri.

Fisker har tidigare visat upp lyxsedanen Emotion som nu är redo att rulla ut på vägarna. Emotion blir först ut med ett så kallat solid-state batteri. Till skillnad från traditionella litiumjonbatterier har den flytande elektrolyten ersatts av en fast elektrolyt, därav namnet ”solid-state”. Fördelarna ska bland annat vara snabb laddning och lång räckvidd. Detta batteri sitter dock inte i den billigare suven, utan den har ett vanligt litiumjonbatteri.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Range Rover nu i tredörrarsutförande

Peter Klemensberger 23 mars 2019

Hör du till de som väntat länge på Range Rover i tvådörrarsutförande? Nu kan du äntligen beställa en sådan, men inte via de officiella kanalerna.



Modellen Range Rover debuterade med två dörrar plus baklucka 1970 och det är många som känner bilen så, bakdörrarna kom först 1981. Vilket naturligtvis tillverkaren Land Rover känner till och att tillverka modellen i det utförandet har kommit upp på dagordningen till och från. 2004 visades konceptet Stormer upp och under förra årets Genèvesalong var det dags på nytt med SV Coupé på bilden nedan.

Modellen skulle begränsa sig till 999 exemplar och byggas av specialavdelningen SVO för ett pris av 240 000 pund, strax över 2,9 miljoner kronor. Beställarna fick dock snart beskedet att projektet blåsts av. För få beställningar eller att företaget började gå på knäna kan ha varit anledningarna. Kanske en mix av båda.

Hör du till de besvikna beställarna kan du nu vända dig till bilbyggaren Niels van Roij Design i London som ska bygga 100 exemplar av Adventum Coupe – en hyllning till ur-Range Rovern. Inga begränsningar sägs finnas när det kommer till att personifiera sin bil.

Att bygga bilen beräknas ta sex månader och det kostar från mellan 275 000 och 375 000 pund (cirka 3,4 till 4,6 miljoner kronor) beroende på vilken utgångsbil du har. Man sätter dock inte kapen i bilen förrän du har lagt cirka 600 000 kronor i depositionsavgift.

Gnager namnet Niels van Roij i ditt huvud? Mycket riktigt, vi har nämnt honom förr. Han är mannen bakom formen på den Tesla Model S Shooting Brake som stod i Vredesteins monter under årets Genèvesalong – en bil som vi har skrivit om tidigare och som du kan se mejslas fram i klippet nedan.

***FILM:* https://youtu.be/ehHblpOlLqc**

4. Nu stoppas Range Rover-kopian

redaktören bytbil

2019-03-25

Tre års rättstvist är över – Land Rover vinner



Landwind X7 | Range Rover Evoque

Kan du se skillnaden på bilarna? Nej, det kunde inte en domstol i Kina heller. Därför dömdes kinesiska biltillverkaren Jiangling att stoppa kopian av Land Rovers modell Evoque.

Rättstvisten hade pågått i tre år innan den fick sitt slut förra veckan. Jaguar Land Rover hade stämt den kinesiska biltillverkaren Jiangling Motor Corporation för att ha plagierat nya modellen av Range Rover Evoque.

Kina-bilen kallas Landwind X7 och tja...i bilderna i artikeln kan du själv avgöra likheten mellan modellerna.

En domstol i Peking kom fram till att Evoque har fem unika designelement som kopierats direkt över till Landwind X7 och att det orsakat förvirring hos konsumenterna.

Produktionen av Landwind måste upphöra omedelbart och ett okänt bötesbelopp betalas till Jaguar Land Rover.

Kopian har sedan fyra år tillbaka sålts för cirka 140 000 kr medan originalet Evoque kostar nästan tre gånger så mycket, drygt 400 000 kr.

Det är första gången kinesiska myndigheter ger ett utländskt bolag rätt i en tvist av det här slaget.


Landwind X7


Range Rover Evoque


Landwind X7



Range Rover Evoque



Landwind X7

Nu menar bilbranschen att domen kan ha blivit en milstolpe för framtida stämningar. Keith Benjamin, juridiskt ansvarig på Jaguar Land Rover, kommenterade:

– Vi gläds åt det rättvisa beslutet i Pekings domstol och det får oss att vilja fortsätta investera i Kina. – Domen visar att lagen skyddar konsumenterna från att bli lurade eller förvirrade och domen skyddar de stora investeringar som lagts på design och inovation.

redaktören bytbil

5. Teslas nyhet: Skrotar årliga servicen – nu kan ägarna serva "vid behov"

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-03-25, 19:23

Bilägarna behöver inte serva bilen efter en viss tid eller vid ett visst miltal.



Tesla tar ett grepp som inte är helt vanligt i bilbranschen: det årliga serviceprogrammet för Teslaägarna är på väg att försvinna.

De flesta biltillverkare har en serviceplan som säger att bilen ska servas antingen efter en viss tid eller efter ett visst antal mil.

Men elbilarna ändrar delvis på den här gamla sanningen. En elmotor är i princip underhållsfri, och det finns ingen oljenivå att kolla som i en bensinbil. Samtidigt har elbilen förstås kvar en del andra komponenter som behöver kollas med jämna mellanrum. Bromsarna används mindre i elbilar eftersom de kan "motorbromsa" med hjälp av elmotorn istället, så det är en bra idé att kolla hur bromsarna mår då och då.

En annan viktig del för många tillverkare är att uppdatera bilens mjukvara till den senaste versionen i samband med service.

Tesla går nu över helt till att bilarna servas "efter behov". Det underlättas av att Tesla ju kan uppdatera bilarnas mjukvara via nätet, utan att behöva koppla in bilen fysiskt till verkstadens dator.

När servicelampan tänds i Teslas bilar kommer alltså bero mer på hur bilen körts än på när den servades senast och det finns ingen regel som säger att bilen måste servas efter en viss tid.

Det som Tesla kollar i samband med service är kupéfiltret, det så kallade HEPA-luftfiltret, däcken, bromsvätskan, luftkonditioneringen och rengöring av bromsoken.

6. Renault Zoe ska kunna ladda elnätet – nu startar stort pilotprojekt

Text: Fredrik Sandberg Publicerad: 2019-03-21

Renault börjar ett första storskaligt pilotprojekt med V2G (vehicle-to-grid)-laddning i elbil-arna.



The grid is powered by renewable energies.
The energy supply is higher than the demand: **the vehicles charge.**



When the energy supply is lower than the demand, vehicle charging stops.
The plugged-in vehicles can then return electricity into the grid.
This is called bidirectional charging, or *Vehicle to Grid*.

Tekniken innebär att elnätet kan dra ström från bilarna när det står vid en laddare. Med hundratusentals bilar som är inkopplade kan tekniken hjälpa elnätet att klara hård belastning och även tjäna som ett stort batteri för grön el. Renaults pilotprojekt startar i Nederländerna och Portugal.

Nissan har sedan flera år haft försöksverksamhet med V2G-tekniken, där strömmen har kunnat skickas båda vägarna genom snabbladdarkontakten, Chademo. Det är dock en delvis omständig procedur eftersom likströmmen från bilen i nästa steg måste göras om till växelström.

“Renaults växelströmsteknik gör det möjligt att placera den reversibla laddaren inuti fordonet, vilket innebär att det endast krävs en enkel och billig anpassning av befintliga laddningsstationer”, skriver företaget i ett pressmeddelande.

En bilflotta på 15 Renault ZOE med V2G-teknik kommer att introduceras i Europa under 2019, för att utveckla framtida erbjudanden med reversibel laddning och lägga grunden för framtida standarder. Dessa pilotprogram startar idag i Utrecht (Nederländerna) och på Porto Santo Island (en ö i Madeiras skärgård i Portugal). Efter dessa kommer fler pilotprogram introduceras i Frankrike, Tyskland, Schweiz, Sverige och Danmark.

– Med detta initiativ uppfyller Renault sin roll som ledande inom el-mobilitet för alla och som aktör i övergången till alternativ energi. V2G är en viktig del i de smarta elektriska ekosystemen som Renault har satt upp. Vi har valt teknik inuti bilen som också optimerar kostnaden för laddningsstationer och underlättar därmed en storskalig utveckling, säger Gilles Normand, Direktör för elbilar på Groupe Renault

Vehicle to grid – även kallad reversibel laddning – tar emot och ger tillbaka elektricitet till elnätet och följer användarens behov. Laddningen når maxnivå när elförsörjningen överstiger efterfrågan, särskilt vid toppar i produktionen av förnybar energi. Elbilarna kan också ge tillbaka el till elnätet vid konsumtionstoppar och kan därför användas som tillfällig energilagring.



7. Kia: "Elbilarna gör att vi kan sälja fler suvar som vi tjänar pengar på"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-03-25, 06:32

Kia ligger långt framme med överkomliga elbilar – suven e-Niro är populär och snart kommer också nya generationen e-Soul. Produktchefen Alper Celik ser chanser för märket när biljättarna går över till eldrift.



Elbilarna ger Kia utrymme att sälja fler suvar som man tjänar mycket pengar på. Redan i vår kommer Soul med samma teknik som e-Niro och en prislapp runt 400 000 kronor.

Det låter ganska enkelt – att utveckla en elbil med lång räckvidd och sedan sälja den till ett relativt överkomligt pris. Men riktigt så enkelt är det inte.

Kias produktchef Alper Celik erkänner att märket inte tjänar några stora pengar på elbilarna än, men Kia tar en position som blir viktig framöver. Vi möter honom på bilsalongen i Genève.

• Varför storsatsar Kia på elektrifiering?

"Politikerna skulle inte ha krävt det om vi inte kunde göra det. Det är mycket tufft, men för Kia är det en stor möjlighet. Vi är ett ungt företag, men med elektrifieringen har vi lika stor chans som alla andra när det väl sätter fart har vi en mycket bra position", säger Alper Celik till Recharge.

• Hur ser affären ut?

"Vi tjänar inte mycket pengar på dagens elbilar men vi bygger upp en stor kundbas. Och eftersom de sänker snittet för våra koldioxidutsläpp kan vi sälja fler suvar som vi tjänar mycket pengar på."

• Varför ligger Europa efter med elbilar?

"Kinas enorma luftproblem tvingade fram omställningen. I Europa var behovet inte lika stort. I Kina var inte industrin lika etablerad och därför kan man ställa om till elbilar snabbare. Att ligga efter kan ha sina fördelar."

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. FCA-chefer avvisar PSA:s invit

Mattias Rabe 25 mars 2019

En av PSA-gruppens huvudägare, familjen Peugeot, uttryckte en önskan om ett samgående med eller ett förvärv av FCA. Chefer inom FCA-koncernen är dock inte förtjusta i tanken.



Groupe PSA, som nyligen köpt Opel och Vauxhall från General Motors, ser sig om efter nya samarbeten eller kanske till och med förvärv. En av koncernens huvudägare, Peugeot-familjen, sa i förra veckan att FCA, Fiat Chrysler-koncernen, vore något att sätta tänderna i, antingen genom ett förvärv eller genom ett samgående av något slag.

Men enligt Wall Street Journal, som har varit i kontakt med chefer inom FCA, är den italiensk-amerikanska fordonskoncernen inte intresserade. Samtal verkar ha förts eftersom det nu, från FCA-håll, sägs att de två koncernerna inte längre pratar med varandra.

FCA-cheferna ogillar PSA-förslaget eftersom det skulle innebära en ökad exponering på en redan mättad europeisk marknad, och FCA:s storägare, Agnelli-familjen, ska ha uttryckt ett ointresse för en transaktion finansierad med PSA-aktier.

Branschanalytiker anser tvärtemot FCA-cheferna att FCA och PSA tillsammans skulle vara meningsfullt på flera olika sätt, bland annat genom att de gemensamma fordonsvolymerna skulle nå nya höjder och synergieffekter samt kunna konkurrera med de tre giganterna Volkswagen, Toyota och Renault-Nissan-Mitsubishi på ett helt annat sätt än i dag. Dessutom ser de en fördel för Peugeot som har för avsikt att återkomma till den nordamerikanska marknaden under 2026. Tillsammans med PSA skulle det franska märket snabbt kunna få tillgång till ett väletablerat återförsäljarnät på kontinenten.

FCA:s vd Mike Manley uttryckte tidigare i år att koncernens han representerar inte är ovilliga att hitta ett samarbete av något slag, så länge det stärker FCA och dess produkter.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Provkörning av Audi R8 V10 Performance

Oskar Krüger 24 mars 2019

På papperet hade vi väntat oss mer än en effektökning på 10 hästkrafter. Men det är inte kraften som är viktigast på banan, har Audi gjort nya R8 mer spännande?



Vissa måndagar är värda att minnas. Att det regnar låter jag inte förta glädjen det minsta när bankörning på Spaniens kanske roligaste bana med ett V10-monster står på schemat. Dessutom har världens bäste dansk, Tom Kristensen, kört ner sin Audi R8 LMS GT3 för att visa vad en renrakad R8 går för. Eller han har ju inte kört den hela vägen för det vore väldigt olagligt och fruktansvärt obekvämt. Han är hur som helst här med den absolut värsta banversionen av Audis sportbil. Köpsugen? Innan skatter och utan moms kostar ett exemplar 398 000 euro.

Jag får lov att återkomma till den men först blir jag vinkad att hoppa in i en Kemoragrå R8, såklart i Performance-utförande med skalstolar, keramiska bromsar och högsta effektuttaget på 620 hästkrafter. Interiören är härligt avskalad och saknar helt central skärm, allt fokus riktas mot föraren. Allt styrs genom det digtala mätarklustret och endast ett fåtal knappar pryder mitt-konsolen. Startknappen på ratten är argsint röd men ljudet från 5,2-litersmaskinen som drar igång någon decimeter bakom ryggen överröstar alla andra intryck.

Varvräknaren visar 10 000 i slutet av skalan men motorn stannar vid 8 700, inte illa pinkat! Banan är fuktig och regnet tilltar samtidigt som jag pillar i rätt körlägen för bankörning. Banläget, Performance, och manuellt styrd växellåda är givet. Antisladden har fått nya lägen anpassade för körning på blött men jag gillar det mer frisläppt och vrider över till ESP Sport.



Varvräknaren visar 10 000 i slutet av skalan men motorn stannar vid 8 700.

Tidigare har R8 satt stora avtryck under körning på allmän väg, där är den helt enkelt fantastiskt underbar. R8 är dessutom topp tre i min värld bland de bilar med bäst motorljud. Högvarvigt, vasst och hårresande! Men när det kommer till bankörning var det mest understyrning när jag körde förra R8 V10 plus på bankalaset för två år sedan. Nu är det en ny bil och även om Audi inte gjort jättemycket under skalet är det finjusteringar som är ack så viktiga för den perfekta känslan och balansen.

Från stillastående vid depåutfarten vrids alla inre organ om när den fyrhjulsdrivna besten flyger upp för backen, 150 km/h går i ett nafs. Muren är precis vid banmarkeringen på högersidan och ingången till första sväng är helt blind då det lutar nedåt vid instyrningen. Däcken är kalla och framdäcken raderar mot asfalten, en snabb dutt på bromsen och i stället blir rumpan lätt och jag känner direkt att balansen är bättre än tidigare.

Utgången är lång och alla fyra däcken driftar lätt när jag släpper på alla de 620 frustande hästkrafterna. ESP är fortfarande på, men systemet är frikostigt. Det är nästan lika bra som systemet i McLaren. Det tillåts mycket släpp men ibland känner jag att elektroniken går in lite för mycket. I torra förhållanden hade jag nu kopplat ur systemet helt, men förhållandena är förrädiska och det sista jag vill är att åka av med en bil för två miljoner kronor.

Bromsverkan är imponerande trots vätan och känslan i pedalen är bra. Enligt Audi själva har bromssträckan från 100 km/h till stillastående kapats med 1,5 meter, främst tack vare en bättre mjukvara till ABS:en. Tvärt om mot första sväng måste jag hålla tight i en lång vänster för att få bra höjd in i den direkt anslutande högersvängen som leder ut på en kortare raksträcka. Jag försöker hålla mig i skinnet och vänta ut bilen men i slutet tappar framvagnen greppet, fast greppgränsen är hårfin och R8:an är snäll att hämta tillbaks.



Baktill har de tidigare avlånga utblåsen växt till sig och blivit runda.

Accelerationsgreppet är massivt trots det blöta underlaget och fyrhjulsdriften jobbar effektivt utan att framkalla understyrning. Jag har aldrig tidigare varit på Ascari och jag imponeras över banan även om vi inte kunde köra mellansektorn då den användes för fotografering. Snabb, kuperad och bankade kurvor som flyter in i varandra. Bilen passar som fisken i vattnet! Jag vet precis vart jag har alla hjul, men den är vild och aggressiv och den kräver min fulla koncentration. Men nya R8 är ändå förutsägbar och den slår en inte så hårt på fingrarna vid gränsen och jag är aldrig i närheten av att tappa kontrollen. Precis som jag vill ha det!

Efter några fantastiska, men som alltid för få varv, är jag väldigt nöjd med livet. Leendet är omöjligt att hålla tillbaka! Men innan jag hinner ta av mig hjälmen spänns jag fast bredvid Tom i nya Audi R8 LMS GT3. Jag har kört mycket racing själv men GT3 har alltid varit en dröm som varit lite för svår att nå. Men att få åka med en niofaldig (!) Le Mans-vinnare känns som ett värdigt tröstpris.

Alla bekvämligheter är borta och kvar är en interiör som till synes bara består av kolfiber och jag ser knappt ut genom fönstret då stolen praktiskt taget är bultad i golvet. Stolen är såklart även den i kolfiber.

Trots en 100 hästkrafter svagare motor på grund av rådande reglemente är GT3-versionen brutalt snabb. Transmissionsljudet överröstar den icke ljuddämpade V10:an samtidigt som det skramlar och allt känns plötsligt väldigt spartanskt. Att gatversionen är fokuserad på föraren känns löjligt i sammanhanget, det här är förarfokus på riktigt!

Vanliga R8 imponerade trots vädret men det här är en annan värld. R8 GT3 får inte vara fyrhjulsdriven men ändå är greppet fruktansvärt bra. Och då åker vi dessutom på regndäck. Jag brukar inte gilla att sitta i passagerarsätet men den här gången hade jag inget att klaga på, även om jag helst av allt hade velat ratta den här besten själv…

Det här är nytt!

Motor V10:an har fått tio fler hästkrafter, totalt 620, och 20 fler Nm, totalt 580.

Styrning Styrningen har finslipats och är nu mer direkt än tidigare.

ESP Med ESP i Performance-läget finns nu tre val för antisladdsystemet, ”dry”, ”wet” och ”snow”.



Interiören är sällsynt sparsmakad där mätarklustret står för den enda bildskärmen.

Audi R8 V10 Performance

Pris Från 1 867 500 kronor, säljs nu, första kundleverans Q3 2019.

Motor Bensin. Längsmonterad 10-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Kompression 12,7:1. Borrning/slag 84,5/92,8 mm, cylindervolym 5 204 cm3. Max effekt 620 hk (456 kW) vid 7 900 r/min, max vridmoment 580 Nm vid 6 500 r/min.

Kraftöverföring Mittmotor, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med dubbla triangellänkar.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 15,7 meter.

Bromsar Borrade keramiska skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fram: fälgbredd 8,5 tum, däck 245/35 R19. Bak: fälgbredd 11 tum, däck 295/35 R19.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 265, längd 443, bredd 194, höjd 124, spårvidd f/b 164/160. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 595, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 0. Tank 83 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 226+112 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 3,1 s, toppfart 331 km/h.

Bränsleförbrukning NEDC: Ingen uppgift. WLTP: Ingen uppgift.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år. Skatt: Ingen uppgift.



Växelväljaren kan styra växlarna manuellt. Men helst växlas det med rattpaddlarna.

Rivaler



Mercedes-AMG GT R
V8 på 585 hk och bakhjulsdrift. En råare och mer kompromisslös körupplevelse men inte lika snabb som R8.
Pris: 1 690 000 kronor.



Lamborghini Huracán EVO
Bygger på samma delar som Audi R8 men Lambon har fått ännu mer effekt. 640 hästkrafter och 600 Nm.
Pris: Ca 1 900 000 kronor.



Att åka med en niofaldig Le Mans-vinnare
i en racerbil för fem miljoner är det inte många som gjort.

HÖGSTA VÄXELN

10. Audi R8

Av Classic by GT -10 februari, 2019

En superbil för vuxna. Så kallades Audi R8 när den kom, men frågan är om det är ett positivt eller negativt omdöme?



Inför lanseringen var intresset enormt. Jag minns en förhandsvisning en svinkall kväll i Stockholm vintern 2006–2007. R8 hade debuterat på Parissalongen och några månader senare var det dags för Sverigepremiär. Audi har länge varit duktiga på att ta hand om företagskunder och inför avtäckningen kryllade det av A8-ägare och några jag pratade med ville gärna ha en R8 som komplement – istället för en 911!





Tanken på en Lamborghini-besläktad mittmotorbest uppbackad av Audis sälj- och servicenät verkade inte fel. Men efter avtäckningen bildades snabbt två läger – de som tyckte den var det läckraste man sett – och en falang som hatade cabforward-designen.

Och visst har den en egen profil, något som gör att den sticker ut. Jag hade lite svårt för den från början, men har liksom lärt mig att leva med formen som jag tyckte var i yxigaste laget när den kom. Designen hade sitt ursprung i konceptbilen "Audi Le Mans quattro" som ritades av Frank Lamberty och Julian Hoenig och visades i Frankfurt redan 2003.

R8 fick sitt namn av den oerhört framgångsrika racer-sportvagnen som bland annat vann Le Mans 24-timmars ett otal gånger. Och för att vara en gatbil var den ett riktigt teknikunder. Den hade givetvis Audis spaceframe-konstruktion i aluminium som sedan kläddes i en aluminium-kaross.

Man hämtade V8:an på 4,2 liter och 420 hk från RS4 och försåg den med torrsump. Den skick-ade kraften via en sexväxlad manuell låda, eller en sexstegad sekventiell så kallad R-troniclåda till alla fyra hjulen. För att vara en "quattro" var den ovanlig då hela 70 procent av kraften gick till bakhjulen.

Fyrhjulsdriften och den fina ergonomin och byggkvaliteten gjorde att R8 fick smeknamnet "Superbilen för vuxna", något som inte uppfattades som positivt av alla. Att få vuxenpoäng för sitt val av sportbil kanske inte är det som många egentligen drömmer om …

Men Audi jobbade hårt på att höja spänningen i anrättningen. Redan i november 2008 stop-pade man i V10-motorn som är besläktad med den i Lamborghini Gallardo och plötsligt var R8 med sina 525 hk en "riktig" superbil.

Parallellt startade man ett racingprogram som kom att göra R8 till en av de mest populära och framgångsrika "kund-racerbilarna" i GT-klassen.

2009 var det dags för den öppna modellen Spyder som till en början bara fanns med V10-motorn. Förstärkningarna och sufflettmekanismen gjorde den 50 kilo tyngre än den redan ganska tunga bilen. Trots aluminiumkonstruktionen hade den vanliga versionen en tjänstevikt på som minst 1 660 kilo, ett resultat av att man inte kompromissade med byggkvaliteten och säkerheten.



Det fortsatte att hända saker varje år. I juli 2010 var det nämligen dags för R8 GT med hela 560 hk. Den var också lättad och vägde cirka 100 kilo mindre än en vanlig V10 men byggdes endast i 333 täckta och lika många öppna exemplar. Ett par månader senare lanserades V8 Spyder och samtidigt fick V8-motorn en effektökning till 430 hk.

Nästa stora omgörning kom hösten 2012 då alla versioner fick en facelift med bland annat ny front och akter. Tekniskt ersatte man R-tronicl\u00e5dan med en en ny sjustegad DSG och dessutom introducerades R8 V10 Plus med 550 hk, men den fanns bara i täckt version.

Audis mål sägs ha varit att sälja cirka 5 000 exemplar om året, men dit nådde man bara tillfälligt, de flesta år tillverkades bara cirka hälften och totalt byggde man 28 935 mellan 2006 och 2016. Det låga antalet gjorde att det ryktades om en nedläggning men 2016 visade man istället en helt ny R8. Men det är en annan historia.

Med facit i hand har R8 haft ett sällsynt fint andrahandsvärde, säkert beroende på det fina kvalitetsryktet. Mest eftersökt är förstås specialversionen R8 GT men även den vanliga V10-modellen är klart mer efterfrågad än V8:an. Vi kan också notera betydligt högre priser för de öppna bilarna.

Studerar man kommentarer från ägare och jämför köpguider från olika länder framstår en ganska tydlig bild av en mycket driftsäker bil. Om man är på jakt efter en R8 finns det egentligen två vägar att gå beroende på vad man är ute efter. Om man vill ha en maxad R8 bör man satsa på en V10 Plus, eller ännu hellre en R8 GT. Men om man är ute efter en prisvärd bil som är billigare i drift är det en manuell V8 som gäller. Manuell helt enkelt för att kopplingen håller riktigt länge, och för att den gamla R-tronicl\u00e5dan idag upplevs som väldigt långsam och dessutom kan den trassla mer. Den senare DSG-lådan verkar betydligt mer driftsäker.

Maskinellt är bägge motorerna problemfria. Det enda som verkar vara vanligt är att man måste hålla koll på oljeförbrukningen. En lågmilad bil kan dra en liter per 100 mil, medan förbrukningen verkar sjunka efter hand. Men det allra vanligaste problemet är läckande magnetic-ride-stötdämpare, vika var standard på V10. Dyrt och bökigt att fixa.

Sammanfattningsvis är R8 ett vuxet val även idag – om det nu är det man vill ha …

NyTeknik

11. Rankar de bästa och sämsta nyckellösa systemen

John Edgren, 2019-03-25 09:10

På 20 sekunder kan biltjuvar hacka ett nyckellöst system. Men det är stora skillnader mellan olika tillverkare.



När biltillverkare skrotade den traditionella nyckeln så öppnade det för reläattacker. Biljuvar använder elektronisk utrustning för att plocka upp och förstärka signalen från den nyckellösa enhet som ägaren ofta lägger ifrån sig hemma i hallen, på andra sidan om ytterdörren. Snabba tjuvar behöver bara 20 sekunder för att låsa upp och köra iväg med bilen.

Nu har säkerhetsspecialisterna på Thatcham Research rankat elva modellers nyckellösa system efter hur bra de är på att försvara sig mot reläattackerna. Utifrån modellens sårbarhet har bilarna fått omdömen på en femgradig skala.

Stjäls på några sekunder

Det näst sämsta omdömet, ”dålig” delades ut till sex bilar av modellår 2019: Ford Mondeo, Hyundai Nexo, Kia Proceed, Lexus UX, Porsche Macan och Toyota Corolla. Fyra bilar av samma modellår glänste med toppbetyget ”överlägsen”: Audi e-tron, Jaguar XE, Land Rover Evoque och Mercedes B Class. Bara en bil, Suzuki Jimny, fick det absolut värsta omdömet, ”oacceptabel”.

– Vi har sett allt för många exempel på bilar som stulits inom loppet av sekunder från garage-uppfarter. Nu kommer alla fordon som har utvärderats enligt Thatcham Researchs säkerhets-gradering och har ett sårbart nyckellöst system per automatik inte kunna uppnå den högsta rankningen, säger Richard Billyeald, teknisk chef vid Thatcham Research.

Läs mer: Bosch lanserar bilnyckeln som tjuvarna inte kan hacka

Tidigare har tyska ADAC stöldtestat de nyckellösa systemen i 237 bilar, vilket Ny Teknik har skrivit om. Nästan alla, 230, kunde både låsas upp och startas på det sätt som beskrivs ovan. Bara tre av dem lyckades motstå samtliga reläattacker.

12. Här är Norges första eltraktor

Fredrik Stork 2019-03-23

Norge är sedan länge ledande på elbilar och har nu även tagit sin första eltraktor i bruk.



Här är *Norges första eltraktor med Nibios Håvard J Lindgaard bakom ratten.*

Traktorn används av forskningsinstitutet Nibio, som skissar på möjligheten att använda lättare traktorer i jordbruket. Med sina 50 hästkrafter lär den Kalifornientillverkade traktorn knappast imponera på någon lantbrukare. Men potentialen är stor, enligt Nibio, om lösningen används i kombination med robotar och andra självkörande tekniker som arbetar parallellt med föraren i traktorn.

Redan nu har forskningsinstitutet utarbetat en teknik, där en självkörande dansk lantbruks-robot, kör hack i häl på sin följeslagare i eltraktorn.

Med lite planering ska traktorn klara av en arbetsdag på åtta timmar, enligt Nibio, som planerar att använda maskinen inom ramen för sitt forskningsprojekt Solar farm, där målet är att bygga upp ett lantbruk som inte genererar några fossila utsläpp.

RELATERADE ARTIKLAR

Traktorn som svänger på en femöring

Fler traktorer registreras

Så många traktorer finns det i Sverige

13. AGA

AGA, Aktiengesellschaft für Automobilbau, i Lichtenberg i Berlin, var en tysk biltillverkare som existerade mellan 1919 och 1928.



AGA 6/16 PS Typ A Phaeton 1921

FILM: https://youtu.be/HxxQ0AEaXCE

I Gustaf Daléns Aktiebolaget GasAccumulator-fabrik i Berlin tillverkades under 1910-talet utrustning för bland annat mjölkseparatorer och acetylengas. Då Tyskland anfallit Belgien under första världskriget kom man över ritningar från småbilsfabriken *Fabrique National*. Dessa gavs till företaget. Man började då bygga bilar, då efterfrågan ökat i och med världskrigets slut. Dalén var tveksam till namnet Aktiebolaget Gasaccumulator för bilarna och ville byta, men skyltarna med AGA var redan färdiga, man bytte då namn till Aktiengesellschaft für Automobilbau.

AGA inledde biltillverkning 1919 med typ A 6/16 PS med 4-cylindrig motor på 1,418-liter. Den var baserad på den belgiska F.N. 6 PS från 1914. Den var inte speciellt framgångsrik och 1921 ersattes den av typ C 6/20 PS som hade lika stor motor, men med ökad effekt från 18 till 20 hkr. Den fanns att få med både öppna och täckta karosser, och som i stort sett alla tyska bilar hade den spetskylare. Prissättningen var relativt rimlig och modellen sålde ganska bra. 1922, då man tillverkade 1 000 bilar per månad, uppgick AGA i Hugo Stinnes stora industrikoncern. Hösten 1923 ersattes spetskylaren. För att få tillgång till större tillverkningskapacitet tog man över Dinos-fabriken i november 1925. Även Dino ingick Hugo Stinnes-koncernen. Detta sammanföll

med en nergång i marknaden för bilförsäljning och AGA hamnade i svårigheter. Från 1926 och framåt var produktionen rätt begränsad. Effekten ökades till 24 hkr år 1927. Det fanns även planer på att tillverka en 6-cylindrig 10/45 PS-modell, men av detta blev inget. En 2-sitsig sport-version, 6/30 PS med motor på 1,490-liter, byggdes till 1924 års Targa Florio där man slutade som nummer två och tre i sin klass. 6/20 PS-modellen fortsatte att tillverkas i den ursprungliga fabriken fram till 1928. Totalt tillverkades cirka 15 000 AGA-bilar. AGA licenstillverkades i Sverige åren 1920–1925 av Thulinverken i Landskrona. Dalén hade varit stor aktieägare i företaget då det gick under namnet *Enoch Thulins Aeroplanfabrik* och tillverkade flygplan.

AGA:s första bilmodell, 6/16 PS Typ A, tillverkades mellan 1919 och 1921.



AGA 6/16 PS Typ A Phaeton 1921

AGA	
Tillverkning	1919-1921
Konstruktion	
Karosseri	4-sitig öppen
Drivlina	
Motor	4-cylindrig 1,418-liter
Effekt	16 PS
Växellåda	3 växlar
Bränsleförb.	9,5 liter/100 km
Bränslekap.	40 liter
Dimensioner	
Hjulbas	2550 mm
Vikt	600 kg
Kronologi	
Efterträdare	6/20 PS Typ C

AGA:s andra bilmodell, 6/20 PS Typ C, tillverkades mellan 1921 och 1927.



AGA 6/20 PS Typ C Phaeton 1922

AGA 6/20 PS Typ C	
Grundinformation	
Märke	AGA
Tillverkning	1921-1927
Konstruktion	
Karosseri	2-,4-sitsig öppen, limousine
Drivlina	
Motor	4-cylindrig, 1,418-liter
Effekt	20 PS vid 2200 varv/min
Växellåda	3 växlar
Bränsleförb.	10 liter/100 km
Bränslekap.	40 liter
Dimensioner	
Hjulbas	2550 mm
Vikt	990 kg (4-sitsig öppen), 1100 kg (limousine)
Kronologi	
Efterträdare	6/24 PS Typ C



AGA 6/24 PS Typ C



SOMMARLÄSNING

AGA Gasetten 5 — PERSONALTIDNING FÖR AGA ÅRGÅNG 8 1990

AGA-bilen

första "folkvagnen"

text Ebbe Almqvist

Varför i all världen började AGA tillverka bilar? Svaret får du i den här artikeln där Ebbe Almqvist berättar om AGAs bilsatsning på det hektiska 20-talet.

Visste du att AGA var först med att tillverka "folkvagnar" i Tyskland och att man försökte att bygga samma konstruktion i stora serier i Sverige? Hade Gustaf Dalén fått bestämma hade förresten bilen kallats EGA istället för AGA.

Gustaf Daléns uppfinningar och då främst fyrarna förde ut AGA på världsmarknaden 1911-14.

Efter "Panamaordern" 1912 kan man verkligen tala om en hausse för företaget. Nya dotterbolag bildades och stora investeringar i anläggningar gjordes. Dalén insåg bl a acetylengasens möjligheterna för fordonsbelysning. Den stora ökningen av trafik gjorde också utvecklingen av lysande signaler nödvändig. Detta skulle bli nästa stora marknad för Dalénljuset. Kriget 1914 var ett hot mot AGAs tillväxtplaner men visade sig också ge nya möjligheter eftersom acetylenet nu kom att få ersätta petroleum som bränsle och belysningskälla. Trots konflikter och oro i Europa fanns stora behov av acetylenutrustning i Tyskland.

Sedan tidigare fanns där dotterbolaget Hanseatische Gas Industri AG. 1914 bildades ett utrustningsbolag, Autogen Gasaccumelator, som året därpå

Klassiker

14. Grattis Chevrolet Corvair!

Publicerad 27 mars 2009

I dag när Rudolf och Ralf har namnsdag passar vi på att hylla Corvair!



Corvair är ett skapat namn och har därför ingen allmän betydelse. Det är säkert bildat för att associera till Corvette och till att Chevrolets första kompaktbil Corvair var just **luftkyld**.

När GM skulle reagera på den växande importen av europeiska småbilar, särskilt Volkswagen, verkar det som konstruktörerna utgått från de två vanligaste maximerna i Detroit- *if you can't beat'em - join'em* och bigger is better! Corvair var helt enkelt en VW i kromosomformat - with the engine in the rear where it belongs in a compact car, som det stod i en tidig annons för Corvair.

Corvair av den första årsmodellen 1960 var en ganska bruksbetonad fyradörrars bil. Den luftkylda boxern var på 2,3 liter och 80 hk. Den följdes snart av en snitsigare coupé och med **power-pack** gav motorn 98 hästkrafter. Men mer skulle komma, Corvair sålde inte så bra till en början. VW-ägarna ville inte byta och den som inte hade köpt VW för den var en funny foreign car tyckte ofta att Corvair också var konstig.

Därför kom Chevy II för att från 1962 ta upp kampen med Falcon och Valiant. Corvair utvecklades i stället mot entusiastmarknaden med bucket seats, fyrväxlad låda och en mängd sportkosmetik. Det säger en hel del att det såldes tre gånger så många convertibles som stationsvagnar!

Det var tur för Corvair att den kom att köras av intresserade bilförare och mindre av passagerare som styr, som är det vanliga i USA. Den kategorin ställer sig på bromsen så fort de blir rädda. Görs det i en kurva blir det med **pendelaxlar** ofelbart sladd. Därför fick Corvair ett lite tråkigt rykte, påhejat av en viss advokat som senare utan framgång ställde upp i ett amerikanskt presidentval. Denne man har för övrigt namnsdag idag!

En ny generation kom 1965 med helt ny och snygg kaross. Den bakre hjulupphängningen var också ny med dubbelledade drivaxlar som motverkade att det kurvinre hjulet vek sig.



Den första årsmodellen 1960 representeras här av en Corvair 700 i introduktionsfärgen Cascade Green. Broschyren var ovanligt teknikspäckad, det gällde att övertyga om de VW-liknande lösningarna.



Stationsvagnen hette Corvair Lakewood och debuterade 1961. Den svarade för mindre än 2 procent av hela produktionen av Corvair. Någon stationsvagn fanns inte i generation 2.



GM:s motorer har alltid namn och Corvairs kallades Turbo-Air. Det var kylfläkten som åsyftades men 1963 kom en riktig turboladdad motor med 160 hk. Den gick bara att få i Monza coupé och convertible som då fick tillnamnet Spyder.



Varje år gjordes minimala ändringar av lister och emblem
så att årsmodellerna skulle kunna skiljas åt. Att detta är en 64:a ser kalenderbitaren genast.



Generation 2 kom till modellåret 1965 och fanns också fyradörrars hardtop. Formgivningen anslöt till full-size Chevrolet som den traditionella modellen nu kallades. Detta är en 66:a.



Nästan inga årsmodellförändringar gjordes på generation 2. Försäljningen sjönk drastiskt trots att kritiken gällde den första generationen. I maj 1969 tog det slut, Corvair lades ned. Total produktion drygt 1,6 miljoner bilar, varav bara knappt 22 % var av generation 2.



Corvair Monza 900 Club Coupe 1963



BILSPORT.se

15. Nu startar turbo-eran i DTM

Mikael Johansson

Publicerad 2019-03-25

Årets största nyhet i det tyska standardvagnsmästerskapet, DTM, är att teamen bjuds in att lämna V8:orna och köra med tvåliters turbomotorer.



Audis maskin är en fyrcylindrig pjäs som väger 85 kilo, hälften av V8-motorn, och levererar över 610 hästkrafter och ett vridmoment om 650 Nm.

Bilarna får även ett så kallat ”push to pass-system” vilket innebär att förarna under en kort stund kan få en power boost av 30 extra hästkrafter, genom extra bränsletillförsel.

Audi har utvecklat sin motor under två och ett halvt år och hunnit bänkköra maskinen över 1.000 timmar.

För att bli så effektiva som möjligt begränsas bränsleförbrukningen, av DTM-reglementet, till 95 kilo per timma.

Enligt reglerna måste dessutom motorerna hålla en hel säsong, cirka 600 mil.

Under utvecklingen sattes ingenjörerna på prov eftersom en fyrcylindrig motor ger helt andra vibrationer i bilen än en V8. Dessutom skapar den kraftfulla effekten enorma påfrestningar på hela transmissionen.

Årets bilmärken i DTM är Audi, BMW och Aston Martin. Säsongen startar 5 maj på Hocken-heim och går i mål på samma bana 6 oktober.

SLUT